

Tercer Encuentro de Jóvenes Investigadores.

Malvinas y la verdad de los Portaaviones Británicos.

Territorio y Poder: Síntesis de expresiones sociales.

Institución: Particular.

**INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo de investigación tiene por finalidad demostrar una versión inédita, contrapuesta a la versión oficial, referida a las misiones de combate aéreo que tuvieron por objetivo prioritario el hundimiento o neutralización de los portaaviones Británicos.

La metodología empleada consistió por una parte en un análisis cuantitativo y cualitativo de las fuentes bibliográficas existentes sobre la temática, más técnicas de entrevistas orales de testimonios inéditos, los sobrevivientes del pesquero Narwal como así también, de documentos secretos suministrados por un agente secreto del estado.

Encuadrada la temática dentro de la historiografía militar, la misma no deja de ser en esencia una lucha por el control y dominio del poder territorial de un estado en confrontación con las proyecciones hegemónicas de carácter geopolítico de otro estado colonizador. Siendo la guerra una continuación de las políticas de estado por otros medios, el caso Malvinas y la lucha en ella reflejada nos muestran un claro ejemplo de conflicto por el dominio y modificación del espacio geográfico de una nación.

Esta lucha por el poder y dominio territorial queda reflejada, tanto en la forma en que se han narrado los hechos bélicos en la historia, así llamada oficial, con un gran sesgo británico con la nueva versión que en el presente trabajo se posiciona contra hegemónica dando cuenta de la verdad de la disputa bélica por el territorio Malvinas a través de los hechos mas distorsionados del mismo, la suerte de los portaviones ingleses.

## **LOS SUCESOS**

A partir del primero de mayo de 1982, se inician las primeras operaciones bélicas entre Inglaterra y Argentina por las Islas Malvinas.

La Fuerza Aérea Argentina, buscará la destrucción o neutralización de la flota británica con cazabombarderos A-4 B/C Skyhawk y Mirage-5 Dagger. Por su parte la Armada Argentina, tendrá como principal objetivo, los portaaviones ingleses, con su reciente adquisición, el sistema de armas Súper Etendard-Exocet.

En esta fecha, el primer movimiento lo realizan los británicos, al destacar frente a las costas de Puerto Argentino (Port Stanley, para los ingleses), tres fragatas con la misión de hostigar las posiciones argentinas atrincheradas en el sector. Para otorgar una protección ante posibles ataques aéreos, con este grupo naval, es enviada una fragata tipo D-42, sin mencionar su nombre en concreto, de acuerdo a lo relatado por el Almirante Woodward en su obra.

Los observadores de la Fuerza Aérea, integrado por oficiales R.O.A., (Red de Observadores Aéreos), transmiten al continente las características de las fragatas misilísticas que se encuentran bombardeando, esas mañana, las posiciones argentinas alrededor de Puerto Argentino. Ante lo cual, el Comando de Operaciones Aéreas, destacado en Comodoro Rivadavia, organiza una misión integrada por tres cazabombarderos Mirage-5 Dagger, indicativo “Torno” cuyo objetivo será neutralizar dichos elementos de superficie al este de las Malvinas.

Una vez arribados en la zona de operaciones, en vuelo razante, para evitar ser derribados con facilidad, la escuadrilla logra arrojar sus bombas sobre los objetivos, pero sin poder verificar la efectividad de su ataque, ya que, para poder sobrevivir, los aviones argentinos tienen como única táctica “plancharse” contra el mar y evitar los misiles de los buques de guerra. Sin embargo, el ataque es observado por varios oficiales y soldados asentados en las costas. Un oficial de la Infantería de Marina, comunica, inmediatamente las novedades a Puerto Argentino, indicando la presencia de un destructor tipo D-42, replegándose con un denso humo negro. Ante el interrogatorio de su superior, este oficial naval, responde categóricamente que, dicha nave es exactamente igual a nuestras D-42.

Debemos aclarar que la famosa fragata misilística HMS Sheffield, era de esta categoría, un destructor tipo D-42, segundo, los ingleses negaron rotundamente la pérdida de nave alguna ese día, tercero, la Fuerza Aérea Argentina, reconoce oficialmente haber alcanzado un buque inglés, sin poder identificar con claridad de

qué tipo era la unidad naval alcanzada. Solo cuenta con la descripción de los pilotos que integraron la misión y los testigos apostados en las islas.

Los siguientes hechos de ese día, comenzaron a arrojar información sobre la posible ubicación de los portaaviones ingleses. Efectivamente, la Armada Argentina había comenzado a desplegar un avión de exploración SP-2H Neptune, el cual logra obtener de su vetusto radar, “ecos” procedentes del cuadrante Sur-Este de Malvinas. El Comando Naval, despliega una misión integrada por dos Súper Etendard, sería la primera vez que dicho sistema de armas entraría en una misión real. Sin embargo, al encontrarse con el avión KC- 130 Hércules de la Fuerza Aérea, un problema en las sondas de aprovisionamiento, obligan abortar la misión.

Otro elemento desplegado por la Armada Argentina, para recabar datos de inteligencia militar, era un pesquero civil, el Narwal. Si bien, no tenía equipos sofisticados de guerra electrónica, su misión era de “escucha de radio” y presencia ocular operando junto con otros pesqueros de diferentes banderas que suelen pescar en la zona, Sur-Este de Malvinas.

El día tres de mayo, los ingleses envían desde su portaaviones HMS Hermes, una escuadrilla integrada por tres Sea Harriers, cuya misión es bombardear las instalaciones de la Fuerza Aérea Argentina en Pradera del Ganso (Goose Green), base de los aviones Pucará. En dicha misión, la artillería antiaérea (AAA), logra derribar a uno de los tres cazabombarderos atacantes. Su piloto, el Mayor Taylor, logra eyectarse de la nave, pero se lo rescata sin vida. Entre sus pertenencias, se encontraban las cartas de vuelo, indicando la posición de su portaaviones de origen. El Mayor Taylor, pertenecía al escuadrón 800, destinado en el HMS Hermes.

Esta información, luego de ser analizada, fue inmediatamente enviada al continente. Para el día cuatro de mayo, a primera hora, ya se encontraba de patrulla el avión de exploración SP-2H Neptune, el cual recaba señales positivas procedentes al sur de Malvinas. La misión, se extendió por 12 horas, llegando al límite de las posibilidades operativas de este avión. Una vez asegurados, que los “ecos radar” recogidos, eran fidedignos, son transmitidos al continente. El Comando Naval, despliega, una vez más, su nueva arma, dos Súper Etendard, ambos configurados con el letal Exocet. Una vez reabastecidos en el aire, en ruta al objetivo, el Neptune, les brinda la última ubicación de buques detectados, dos “ecos” medianos, un “eco” grande. A una distancia prudente, los SUE, se elevan, “enganchan” con sus radares los “ecos”, y vuelven a descender, los Exocet son disparados.

Como la Argentina, no poseía modo alguno de poder confirmar los blancos que atacaba, no había otro remedio que informarse por medio de la prensa extranjera. En este caso, por medio de BBC de Londres, los pilotos navales, supieron que la misión había sido todo un éxito. Era la primera vez que se usaba el misil AM-39 Exocet, puesto a punto por técnicos propios, ya que, el embargo de armas impuesto al país, había ocasionado el retiro de los especialistas franceses.

En esta famosa misión del cuatro de mayo de 1982, los ingleses dieron a conocer al mundo, el hundimiento de la fragata misilística tipo D-42 HMS Sheffield.

Ahora bien, en la misión de bombardeo a Ganso Verde, los compañeros de misión de Mayor Taylor, en su regreso al portaaviones, atacan al pesquero Narwal, el cual navegaba al Sur-Este de Malvinas, “infiltrado” en la zona. Para esta fecha los ingleses no ignoraban que se trataba de un barco avocado a misión de inteligencia militar.

La nave, seriamente dañada por el impacto de una bomba, lentamente comenzó a hundirse. A la anochecer del día nueve, sus tripulantes, fueron rescatados por comandos ingleses, para ser conducidos hasta el portaaviones HMS Invencible, lugar donde fueron asistidos. Estos hombres eran civiles, a excepción del capitán.

Los testimonios de los sobrevivientes del pesquero Narwal, indican haber visto un portaaviones seriamente dañado y una actividad infernal de helicópteros transportando pesadas cargas entre las naves. Considerando, que se encontraban en el Invencible, obviamente la nave observada era el Hermes.

Un argumento de peso, para comprender por qué, si el Sheffield, fue alcanzado en un ataque de la Fuerza Aérea Argentina el primero de mayo, se ocultaron los daños hasta tres días después, radica en la fuerte oposición en el Parlamento Británico, que la señora Thatcher tenía por el envío del Task Force a las Malvinas. La noticia tan temprana, del hundimiento de una fragata misilística, hubiera significado el retiro de la flota. De lo expuesto, se logra entender, también, la orden dada por la señora Thatcher de hundir el crucero argentino Gral. Belgrano, hecho ocurrido el dos de mayo.

Corroborando los testimonios, se hallan varios indicios y deducciones que sostienen esta versión:

1° La súbita interrupción de las CAP Sea Harriers, confirmadas por los pilotos de cazas Mirage III y A.4B Skyhawks el día cuatro de mayo, como también, una

disminución sensible de las operaciones aéreas británicas en los días subsiguientes, registradas por el radar de Puerto Argentino.

2° El testimonio de personal idóneo para identificar las siluetas de diferentes tipos de buques, como ser, oficiales R.O.A. y oficiales de Infantería de Marina.

3° Los datos suministrados por el almirante Woodward, al admitir la falta de un verdadero despliegue cuidadoso de la flota en los primeros días del conflicto, ya que daba por descartado la posibilidad, de parte argentina, de la puesta en función de los Exocet, pues, Inglaterra había obtenido de Francia, la garantía del retiro de sus técnicos del país.

4° El error de mostrar fotografías del HMS Sheffield, recién atacada con mar “planchado” cuando el día cuatro de mayo las condiciones meteorológicas eran de mar picado con chubascos, confirmado por el relato de los pilotos de Súper Etendard. Recordemos que las condiciones climáticas del primero de mayo, eran óptimas.

5° Los relatos testimoniales recabados por mí, a los sobrevivientes del pesquero Narwal, recabados con todo el rigor metodológico para estos casos.

Finalmente baste con destacar el hecho que, el comandante Colombo, al mando de la escuadrilla SUE durante la guerra, mantuvo hasta el 2004, fuertes dudas en creer la versión oficial otorgada por los ingleses, y aceptada institucionalmente por la Armada Argentina.

## **EL ANÁLISIS**

Presentados al lector los hechos relatados desde una perspectiva diferente en base al aporte de nuevas fuentes testimoniales, en ésta parte se les brinda el análisis de las mismas cotejadas con otras de orden técnico recabada de especialistas cubiertos por el polvo del olvido.

Comenzando por la entrevista realizada el capitán Carlos Machetanz de la Armada surgieron las siguientes reflexiones; con respecto a la meteorología, como quedó indicado en la primera parte de este trabajo, los pilotos navales que integraron la misión aquel 4 de mayo de 1982: Mayora y Bedacarraz, informaron de tiempo nublado, chubascos bajos y mar picado con “corderitos” (\*) Esta descripción coincide con el almirante Woodward (1), en parte, digo así por el hecho de ser contradictorio cuando al narrar el clima en el capítulo dedicado al Sheffield, el mismo, al momento del ataque era de cielo despejado y mar calmo. Es decir, podemos interpretar que la Task Force se encontraba precisamente en el “ojo de la

tormenta”, expresión que utilizo para tratar de darle cierta credibilidad a las memorias del almirante, ya que en su relato, el día amaneció en condiciones pésimas hasta pasado el mediodía.

Pero nótese la duda que deja filtrar el Sr. Machetanz al decir que, en mar abierto a distancias de 500 millas, aproximadamente, es difícil un cambio en las condiciones meteorológicas, más en el Atlántico Sur.

La importancia en determinar las condiciones climáticas, recuerde el lector, radica en saber si las mismas contribuyen a apoyar el argumento del Comodoro Moro sobre las fotografías del Sheffield humeando en mar calmo, coincidente con el clima del 1 de mayo. Segundo, si las condiciones adversas generan interpretaciones incorrectas de los ecos recabados por los radares.

Al preguntarle sobre los objetivos, la polémica sobre la interpretación correcta de “ecos grandes”, explicaba que, desde el punto de vista táctico en la defensa de un portaaviones, los mismos normalmente se encuentran muy alejados para el alcance de un ataque aeronaval hostil ya que están protegidos por varias líneas defensivas, integradas por las fragatas misilísticas.

Si bien es un argumento sólido uno no puede dejar de preguntarse entonces, ¿Qué propósito tuvo el enviar al portaaviones 25 de Mayo con toda la tercera escuadrilla aeronaval, integrada por cazabombarderos A-4Q Skyhawks a interceptar a la flota Británica el 1 de mayo?, ¿Qué sentido tiene el temor, relatado por Woodward, de estar pendiente de la amenaza que significaban estos aviones argentinos embarcados, para su flota naval?

Obviamente, no tenían la más mínima posibilidad de supervivencia alguna en atravesar las líneas defensivas del Task Force. Sin embargo, Woodward se desvela por la amenaza potencial del grupo de tareas naval argentino, encabezado por el portaaviones 25 de mayo y en otra parte de su obra se contradice al minimizar la posible amenaza que representa un sistema de armas más sofisticado como son los SUE-Exocet.

Ahora bien, para el ataque del día 4 de mayo, el alcanzar el núcleo del Task Force, parece imposible, siguiendo los argumentos del Sr. Machetanz y corroborados por Woodward. De hecho el almirante explica que, la defensa de los portaaviones HMS Hermes y HMS Invencible, lo conformaban dos anillos defensivos. En la primera línea se encontraban los tres destructores D-42: HMS Coventry, HMS Sheffield y HMS Glasgow. Integraban la segunda línea defensiva, las fragatas tipo 22, como ser:

HMS Brilliant y HMS Broadword, pegadas a los portaaviones ingleses por sus mortíferos Sea Wolf, misiles antimisiles.

Bien, pero si del caso singular, reflexionamos sobre las otras dos misiones posteriores de los SUE, ¿Por qué la Armada Argentina sí cree haber tenido éxito el día 30 de mayo cuando atacaron al HMS Invencible? Al contrario, siguiendo su lógica, lo más acertado es que las medidas de prevención y defensa de la Task Force, se incrementaran.

Aclaro que ésta última misión de los SUE, fue combinada con cazabombarderos A-4C Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina quines siguieron la estela de humo del Exocet hasta el objetivo “enganchado”.

En la parte referida a los radares y equipos electrónicos del Neptune, el avión explorador de la Armada Argentina, el Sr. Machetanz, descarta de plano, cualquier posibilidad de este avión de poder discriminar los blancos.

En mi búsqueda de respuestas encontré esta información relatada por el Teniente de Fragata José L. Permuzzi:

“Se pudo apreciar que próximo al blanco sobre el cual manteníamos contacto radar, había otro mediano y uno grande. Este último podrían ser dos o tres medianos o chicos muy próximos, efecto de eco grande que se debe a las características del ancho de pulso de nuestro radar. La duda se aclaró en una siguiente emisión y al separarse el mediano del grande (...) El comandante preguntó si era posible una nueva emisión. Se le respondió que sí, pero que se requería otro nivel y mayor acercamiento al probable punto de contacto.

En este último acercamiento se debió ingresar al lóbulo de emisión del radar enemigo (...) y con gran precisión por parte de los pilotos, que al llegar al punto de emisión lograron nivelar muy bien el avión, se logró de una sola barrida, obtener los blancos enemigos”

De este relato se descartaría la tan prolija defensa circular explicada por Woodward o que las supuestas distancias que deberían mantener los buques entre sí y con los círculos defensivos no era tal.

Cabe aclarar en este punto, algunas precisiones de orden técnico, si bien el radar de exploración del Neptune, era anticuado y presentó dificultades operativas en la misión, aún así, era capaz de discriminar las señales radaricas recibidas por sus respectivos buques emisores, y luego de ser analizada por su computadora de abordó indicar el tipo de buque emisor. Con lo cual contradice la información brindada por



el señor piloto naval Carlos Machetanz, ante una pregunta formulada por mí, cito parte de la entrevista:

Entrevistador: \_ Cada radar emite un tipo de onda de radio que lo hace único y diferente a los demás. Se desprende, por lo tanto, que el explorador Neptune era capaz de asociar una determinada emisión de radio con su correspondiente eco de radar, ¿considera lo expuesto correcto?

C.P. Machetanz: \_Para efectuar esa discriminación se requiere de equipos de contramedidas electrónicas que el Neptune no poseía. Tenía solamente un equipo elemental armado en base a osciloscopios que le permitía un mínimo grado de identificación.

Y para no dejar dudas con respecto a las capacidades del avión explorador, transcribo a continuación, la información transmitida por el Neptune al Comando Naval esa mañana:

“\_Prioridad. Grupo, fecha, hora, 04,0709. Promotor Mercurio, ejecutivo diana, información coral, blanco numero dos, un mediano, posición 53°11’ Sur, 57°59’ Oeste. Adicional joroba frecuencia de emisión 170/210 megahertz, frecuencia repetición pulso 185, ancho 9, velocidad rotación de antena 7, sin marcación. Fin de texto.”

Estas señales corresponden, de acuerdo al oficial de guerra electrónica del Neptune, a una fragata Tipo 42. Con esto la versión oficial de los hechos, concluye que era el HMS Sheffield, pero olvidan el detalle de que, la flota británica poseía otros buques de esas características, segundo, ese blanco se detecta desplazado unas 20 millas del resto de los blancos identificados, y tercero, las coordenadas introducidas al sistema inercial de navegación del Exocet no fueron estos, sino el “eco grande”

Con respecto a los “ecos”, los mismos no necesariamente se corresponden con el tamaño real del cuerpo que los proyecta, dependen de varios factores, uno de ellos el diseño del buque, condiciones climáticas, la amplitud de onda del radar de búsqueda, etc. Pero tengamos en cuenta la cantidad de horas de vuelo del Neptune, quien pacientemente “barrió” los objetivos desde varias posiciones, hasta que los mismos no tuvieran margen de error interpretativo, y por último, la idoneidad del personal de abordaje para concluir que ese “eco grande” era propio de un portaaviones.

En todas las fuentes se repiten los mismos hechos que, tanto el Neptune como el radar AGAVE de los SUE, detectaron en sus pantallas tres “ecos”, dos medianos y uno grande, aceptando la versión inglesa de ser el Sheffield el “eco grande”, entonces

los otros dos objetivos medianos deberían tener un tamaño aproximado a la mitad del grande. Como el Sheffield tenía 120 metros de eslora, la única posibilidad de que ése fuera el blanco grande sería que los otros tres buques no superasen los 60 metros de eslora. Teniendo en cuenta que el HMS Hermes tenía una eslora aproximada de 200 metros y que las fragatas D-42 oscilan entre 100 a 120 metros, es más razonable suponer que, el objetivo al cual fueran guiados los Exocet fuera un portaaviones.

Por otra parte, la versión oficial presenta más contradicciones. Para intentar explicar por qué fue hundido el Sheffield, los ingleses indicaron que se trataría de un error de construcción ya que, al estar en comunicación satelital con Londres, todos sus sistemas de alerta temprana y defensivos quedaban inoperantes. Por lo tanto, es imposible que las señales recibidas por el Neptune fueran de éste buque.

Agreguemos que Woodward describe aquí hechos contradictorios y curiosos. Lo primero, porque indica que esperaban para ese día 4 de mayo, un ataque aéreo con Exocet inminente ya que, luego del hundimiento del Crucero General Belgrano, la Armada Argentina, buscaría con rapidez, compensar “la balanza”. Si el ataque era tan esperado como indica, en qué lógica militar cabe que una fragata abocada a tareas de defensa de la flota en primera línea de batalla se encontrara del modo descrito más arriba.

Y curioso, a la vez, ya que Woodward no logra explicarse por qué los capitanes del Invencible y del Sheffield descartaron por completo varias veces el alerta dado por el HMS Glasgow, incluso cuando a voz en cuello su capitán insistió por los canales de emergencia de la flota, la evolución de dos pequeños objetivos a gran velocidad identificados como misiles Exocet. ¿Es este un comportamiento profesional propio para miembros de la tercera flota naval más importante del mundo? No olvidemos que era una fuerza naval entrenada para enfrentar a la ex Unión Soviética en tiempos de la Guerra Fría.

Para ser justos, Woodward también explica que las señales obtenidas por una fragata misilística pueden dar lugar a confusión, por ejemplo, una bandada de gaviotas, pero Nigel West (1997:21) lo desmiente al indicar que la flora británica conocía, gracias a los franceses, las frecuencias de emisión del Exocet.

Necesario es aclarar ciertos aspectos del mismo. El Exocet presenta varias particularidades de las cuales nos interesan aquí dos: alcance y guiado. De acuerdo con su fabricante, Aerospatiale, el misil posee un alcance efectivo de 70 Km. Una vez introducidos los datos geodésicos del blanco, recabados por el radar AGAVE de

los SUE, en el sistema de navegación del Exocet, éste se guía por su “memoria”. A unos 8/10 Km del objetivo enciende su propio radar de exploración el cual trabaja en la frecuencia de 8 Mghz y confirma o corrige el rumbo, de ser necesario, para la aproximación final. Esto datos técnicos son importantes por la simple razón de encontrarse en las computadoras defensivas de la Task Force. En cuanto al punto de lanzamiento de los misiles, 30/50 Km del blanco, se desprende del dato suministrado, que el Exocet tenía un margen adecuado para llegar al centro defensivo de la flota.

En la misión que analizamos, se lanzaron dos misiles de los cuales se reconoce el impacto de uno sólo, el otro se habría perdido en el mar gracias a la rapidez con que el Glasgow lanzó “chaff”. Pero el almirante inglés vuelve a contradecirse al relatar que en las condiciones climáticas del Atlántico Sur, con predominio de fuertes vientos y mar picado, la misma es totalmente ineficaz y reconociendo el uso restringido del mismo ya que eran la única contramedida que poseía la Task Force para enfrentar un ataque de AM-39 Exocet. ¿Ha leído bien Woodward su propia obra?

Y vuelve a dar otro dato controvertido:

“...en todas las filmaciones suministradas por el fabricante francés, el impacto del Exocet genera una destrucción tremenda. Por lo que dedujimos, al observar los daños del Sheffield que, la carga explosiva del misil no había detonado.”

Es sobre ésta base que bien podría inferirse que el boquete en el casco del Sheffield es más el resultado del estallido de una bomba Mk 17 de 250 Kg de explosivos.

Consultándolo con oficiales de la Armada Argentina, este es un argumento irrisorio para ellos, ya que el Exocet siempre se auto corrige en la aproximación final, buscando el centro perfecto del ángulo de proyección iluminado del blanco.

Pero creo que olvidan el perfil de ataque desarrollado por la Fuerza Aérea durante el conflicto. El mismo consistía en lanzar las bombas de estribor a babor o viceversa, buscando en lo posible, hacerlo desde el centro del buque hacia la popa, sala de máquinas, “Santa bárbara”, y así lograr frenar la tremenda energía cinética que posee la bomba al momento del impacto, de lo contrario la misma atraviesa de lado a lado el buque sin originar mayores daños

Ahora consideremos en este apartado las entrevistas de los sobrevivientes del pesquero Narwal. Aquí no consideré necesario su transcripción pues, son muy extensas, hay preguntas secundarias sin mayor importancia, pero desde lo metodológico lo son para distender al entrevistado y observar sus reacciones etc.

Estos hombres afirman con contundencia el haber observado al portaaviones HMS Hermes averiados, desde la cubierta del HMS Invencible.

En la ellas quedan los hechos del siguiente modo: Luego de ser evacuado por los comandos ingleses en los helicópteros, estos hacen una parada en una fragata para ser reabastecidos y luego continuar el vuelo hacia el portaaviones Invencibles donde finalmente son asistidos, el trato otorgado por los británicos es inobjetable. En los días siguientes se le permitió subir a cubierta, siempre custodiado pero de un modo distendido, probablemente por tratarse de civiles. Es en estas salidas en las cuales pudieron observar, la actividad frenética de helicópteros con pesadas cargas y un buque de gran porte con un “tremendo boquete”. Ante mi pregunta de cómo o qué le hizo pensar que se trataba del portaaviones Hermes, respondieron: “...y te das cuenta...todo plano con una única estructura en el medio y la pista elevada hacia la punta”. Sin palabras.

Otra pregunta interesante fue si, de regreso al país, inteligencia de la Armada Argentina los interrogó sobre lo sucedido. Me sorprendió escuchar de ambos testigos que varias preguntas mías eran similares a las efectuadas por inteligencia militar. Si esto es así, no puedo dejar de preguntarme ¿por qué no se les creyó? Una respuesta posible sería conjeturar con una acción de contrainteligencia montada por los ingleses, supuesto que surge al considerar los hechos testimoniales de no haber sido “encapuchados” (como sí he visto en la fotografía de un Teniente de Fragata A.R.A. adelantado capturado por el Comando 40 Británico) y el permitirles ver a todo el Task Force de un modo tan “distendido”. Aunque tengo mi opinión formada al respecto, es honesto que el lector tenga sus propias deducciones, como les prometiera en la primera parte de éste trabajo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Carballo, Marcos Pablo, Halcones sobre Malvinas, Ed. Ediciones del Cruzamante, Bs. As., 1985.

Colombo, Jorge Luis, La aviación Naval en la guerra del Atlántico Sud, Ed. Instituto Aeronaval, Bs. As., 1991.

Moro, Rubén, La guerra inaudita, Ed. Planeta, Bs. As., 2005.

Piaggi, Italo A., Ganso Verde, Ed. Planeta, Bs. As., 1989.

Paul Eddy y Magnus Linklater, Una cara de la moneda, Ed. Hyspamérica, Bs. As., 1983.

Robacio, Carlos, Desde el frente, Batallón de Infantería de Marina N°5, Ed. Solaris, Bs. As., 1996.

Villarino, Emilio, EXOCET, Ed. Siete Días, Bs. As., 1983.

West, Nigel, La guerra secreta por las Malvinas, Los Exocets y el espionaje internacional, Ed. Sudamericana, Bs. As. 1997.

Woodward, Los cien días, Ed. Planeta, Bs. As. 1991.

## **FUENTES TESTIMONIALES**

Piloto Naval, Capitán de Navío: Machetanz, Carlos Rodolfo.

Subcomisario, Randazzo, Víctor.

Sobrevivientes del Narwal:

Busseti, Orlando. Oficial Maquinista.

Domínguez, Carlos Roberto.

Gómez, Alejandro Norberto

Morales, Jesús R.

Zaragoza, Omar. Marinero.